

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. PENGERTIAN JUDUL**

- Pelabuhan : Tempat berlabuh, berhenti, menahan sauh ( kapal, perahu).<sup>1</sup>  
Keseluruhan wadah aktivitas transportasi laut.<sup>2</sup>  
Merupakan salah satu simpul dari mata rantai kelancaran angkutan muatan darat dan laut.<sup>3</sup>
- Niaga : Kegiatan jual beli dan sebagainya untuk mencari untung, dagang.<sup>4</sup>
- Pelabuhan Niaga : Tempat berlabuh bagi kapal-kapal dalam rangka kegiatan jual beli atau dagang/berdagang.<sup>5</sup>
- Internasional : Sekup negara-negara diseluruh dunia.
- Pelabuhan Niaga Internasional : Pelabuhan yang dikunjungi kapal-kapal untuk perniagaan, kapal samudera dan kapal-kapal dari negara-negara diseluruh dunia.
- Tegal : Salah satu Kotamadya Dati II di Propinsi Jawa Tengah.

Pelabuhan Niaga Internasional di Tegal adalah Pelabuhan yang dikunjungi kapal-kapal dari nusantara maupun dari negara-negara di seluruh dunia dalam rangka kegiatan jual beli atau berdagang atau untuk perniagaan yang terletak di Tegal.

---

<sup>1</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia

<sup>2</sup> W.J.S. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, PN Balai Pustaka, 1984

<sup>3</sup> Soedjono, Perencanaan Pelabuhan, 1985

<sup>4</sup> Ibid 1

<sup>5</sup> Ibid 1

## **I.2. LATAR BELAKANG**

### **I.2.1. Potensi perkembangan pelabuhan di Indonesia**

Sebagai negara maritim terbesar di dunia yaitu 63, 21% dari luas wilayah Indonesia merupakan daerah perairan, dengan wilayah laut yang luas ( kurang lebih 5,8 juta km<sup>2</sup> ) dimana memerlukan suatu sistem transportasi laut yang sangat memadai dan efektif. Hal ini lebih mempunyai arti penting karena Indonesia terletak pada posisi silang dan persimpangan arus dunia, sehingga sistem perhubungan laut menjadi salah satu faktor penentu kelancaran hubungan politik, ekonomi, dan sosial dengan negara-negara lain.

Didalam GBHN ditetapkan bahwa pembangunan perhubungan yang meliputi perhubungan darat, laut, dan udara, serta pos dan giro diarahkan untuk memperlancar arus manusia, barang dan jasa serta informasi keseluruh penjuru tanah air. Pengembangan pelayaran nasional perlu terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan sehingga mampu berperan mendukung pembangunan nasional dan dalam menyatukan seluruh wilayah tanah air.

Dalam proyeksi yang akan datang, pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut lebih diarahkan pada peningkatan pemenuhan kebutuhan dan pelayanan dalam transportasi laut yang diintegrasikan dengan moda transportasi yang lain, misalnya dengan transportasi darat. Hal tersebut ditunjang dengan fenomena *trickle down effect* yang selalu muncul disetiap pembangunan pelabuhan, antara lain penerimaan retribusi daerah dan kesempatan membuka sektor informal bagi masyarakat khususnya yang tinggal disekitar pelabuhan, sehingga pada akhirnya memberikan keuntungan pada semua pihak, baik pemerintah maupun masyarakat luas.<sup>6</sup>

Terlebih lagi, bisnis kelautan pada masa yang akan datang pasti akan lebih menjanjikan karena terbukti dalam dekade terakhir ini telah menunjukkan kemajuan yang menggembirakan, jumlah perusahaan pelayaran meningkat rata-

---

<sup>6</sup> Harian Republika, Akan Dibangun Pelabuhan di Pantai Timur Lampung, 24 Februari 2001

rata 2,8% pertahun, sementara jumlah angkutan yang dimuat pelayaran juga mengalami kenaikan, yaitu 31% pertahun untuk perusahaan pelayaran, 16% untuk pelayaran rakyat dan 19,09% untuk pelayaran perintis. Dan peluang swasta untuk berperan dalam pelayaran juga semakin meningkat, hal ini dapat dilihat dari kenaikan angkutan penumpang non-pelni sebesar 4,09% dibanding tahun sebelumnya.<sup>7</sup>

Untuk meningkatkan perkembangan tersebut, telah dibuat program pembangunan seperti pembinaan dana armada pelayaran, pengembangan keselamatan pelayaran, dan pembangunan fasilitas pelabuhan laut terpadu. Program-program tersebut merupakan peluang berkembangnya transportasi laut dimasa yang akan datang.

### **1.2.2. Kondisi Pelabuhan Kota Tegal**

Kota Tegal merupakan kota dalam propinsi Jawa Tengah yang terletak disebelah barat ibukota propinsi Jawa Tengah. Secara geografis terletak pada kedudukan antara 109° 08'–109° 10' Bujur Timur dan antara 6 ° 50'–6 ° 53' Lintang selatan. Secara administratif, kotamadya Tegal Berbatasan dengan :

Sebelah utara	: Laut Jawa
Sebelah selatan	: Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal
Sebelah timur	: Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal
Sebelah barat	: Kabupaten Daerah Tingkat II Brebes

Wilayah Kotamadya Tegal memiliki luas 38,50 km<sup>2</sup> yang terdiri dari 4 kecamatan dan 17 desa serta 10 kelurahan. Letak Kota Tegal 165 km kearah barat dari kotamadya Semarang dan berada pada ketinggian 3 m dari permukaan laut dengan temperatur rata-rata 27° C, jenis tanah pasir dan tanah liat dan relief daerah daratan rendah yang relatif datar. Seperti tersebut diatas kota Tegal termasuk salah satu kota di Jawa yang mengalami pertumbuhan dan perkembangan pesat dan kota Tegal masuk dalam suatu jalur wilayah sabuk pembangunan Jawa Tengah.

---

<sup>7</sup> Harian Republika, Bisnis Kelautan Terbuka Bagi Swasta, 21 Februari 2001

Pelabuhan yang sekarang ada di kota Tegal merupakan pelabuhan kecil, mengingat kondisi Pelabuhan Tegal yang sedemikian adanya belum dapat menunjang / melayani hasil-hasil industri dan agrobisnis baik dalam kegiatan perdagangan dalam negeri (antar pulau) maupun perdagangan luar negeri (eksport import) yang selama ini dilayani melalui Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Mas Semarang, Tanjung Perak Surabaya, Pelabuhan Cirebon, maka sudah waktunya Pelabuhan Tegal dijadikan Pelabuhan Niaga dengan sentuhan perhatian untuk meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana ke arah modernisasi fasilitas pelabuhan guna memacu perkembangan dan pertumbuhan ekonomi didaerah belakang (*Hinterland*).<sup>8</sup>

Pelabuhan di Tegal sekarang ini, sejalan dengan kondisi fasilitas yang ada, dengan segala keterbatasan hanya mampu melayani kegiatan arus pengunjung kapal rakyat (kapal dengan *gross register tone (grt)* rata-rata dibawah 250 draft) dan komoditi bongkar kayu, ikan menunjukkan hasil yang meningkat maka Pelabuhan Tegal perlu dikembangkan menjadi pelabuhan niaga, pelabuhan alternatif untuk melayani kegiatan perdagangan dalam negeri dan luar negeri.

Pelabuhan niaga yang direncanakan, sesuai atau merupakan tindak lanjut dari SURAT KEPUTUSAN DIREKSI PERUSAHAAN UMUM PELABUHAN III TENTANG TATA GUNA TANAH DAERAH LINGKUNGAN KERJA PELABUHAN TEGAL. Nomor : 254/kpts. FP. 025/P. III-92. Jadi usulan proyek yang diajukan sejalan dengan program pemerintah.<sup>9</sup>

Perniagaan yang dimaksud disini adalah perniagaan yang keluar masuk kota Tegal. Komoditi yang keluar kota Tegal berasal dari kota Tegal dan juga kota-kota sekitarnya.

Karena pelabuhan yang ada di Tegal sekarang ini hanya merupakan pelabuhan kecil, maka sering dijadikan tempat persinggahan bagi kapal-kapal dari penjuru nusantara ataupun kapal-kapal luar negeri yang akan menuju pelabuhan Semarang dan pelabuhan Cirebon. Hal ini dikarenakan menunggu antrian kapal yang akan masuk ke Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Cirebon dan juga karena Pelabuhan Tegal terletak paling dekat dengan kedua Pelabuhan tersebut.

<sup>8</sup> Drs. Bambang Subekti, **URAIAN SINGKAT GAGASAN RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN TEGAL**, Tegal 1993

Kemudian karena pelabuhan Tegal terletak diantara pelabuhan Semarang dan pelabuhan Cirebon maka kapal-kapal tersebut sering melakukan bongkar muat di pelabuhan Tegal. Yang nantinya kemudian dikirim melalui transportasi darat.

Pada pelabuhan Tegal pola sirkulasi kapal yang masuk dan kapal yang keluar tidak teratur. Hal ini dikarenakan arus kapal yang masuk ke pelabuhan tidak seimbang dengan kapal yang keluar dari pelabuhan. Padahal kapasitas dermaga pelabuhan tidaklah besar sehingga banyak kapal yang harus antri untuk masuk ke pelabuhan Tegal. Hal ini tentunya akan menghambat kegiatan perdagangan dan dapat mengakibatkan menurunnya pemasukan sektor perdagangan bagi kota Tegal. Kemudian untuk pola tata ruang pelabuhan Tegal, banyak bangunan-bangunan yang tidak difungsikan sebagai mana mestinya atau tidak terpakai, hal ini dikarenakan kurangnya SDM yang ada. Untuk jumlah tenaga kerja resmi di kantor Pelabuhan Cabang Tegal saat ini berjumlah 29 orang. Jumlah ini dirasakan kurang untuk mengoperasikan kegiatan kepelabuhan yang sangat kompleks. Jumlah tersebut tidak sebanding dengan fasilitas yang ada. Meskipun pihak pelabuhan telah mengadakan pengangkatan tenaga kerja tidak resmi, namun hal itu juga belum dapat mengatasi masalah karena kegiatan di pelabuhan Tegal dari tahun ke tahun menunjukkan adanya perkembangan yang pesat.

### **I.2.3 Potensi Pelabuhan Tegal sebagai Pelabuhan Niaga Internasional.**

Kota Tegal sebagai kota pantai dengan perairan yang luas mendukung untuk dibangun dikembangkannya suatu pelabuhan niaga, untuk kemajuan perhubungan dan perdagangannya. Proyek tersebut diadakan guna melancarkan perhubungan dan kemajuan perdagangan kota Tegal dengan daerah-daerah lain di Indonesia dan juga dengan negara-negara dunia.

#### **❖ Potensi perdagangan**

Secara umum kegiatan perdagangan kotamadya Tegal diarahkan pada peningkatan pemasaran hasil-hasil produksi serta peningkatan peranan pedagang

golongan ekonomi lemah. Disamping itu tetap diusahakan peningkatan ekspor untuk meningkatkan devisa negara. Kegiatan perdagangan dikembangkan mengingat fungsi kota Tegal sebagai pusat perdagangan daerah belakangnya, serta sebagai penunjang wilayah pengembangan tingkat atasnya.

Kegiatan perdagangan ini secara umum dibagi menjadi dua bagian yaitu :

- Sektor Perdagangan Besar/grosir

Sektor ini berskala kota dan regional serta ekspor dan pada umumnya berupa jual beli partai besar. Berskala kota karena menjadi sasaran pedagang eceran untuk dijual lagi di tingkat fasilitas perdagangan yang lebih rendah. Berskala regional dan ekspor karena merupakan tempat penampungan dari berbagai daerah serta kemudian disebarkan lagi ke daerah lain/luar negeri yang mengkonsumsinya lagi. Skala perdagangan regional dan ekspor ini erat kaitannya dengan fungsi kota sebagai pusat koleksi dan distribusi barang.

- Sektor Perdagangan eceran

Sektor ini umumnya berskala kota (lokal), sedang mata rantai kegiatannya, barang-barang yang diperjualbelikan sebagian berasal dari sektor perdagangan grosir.

Kegiatan perdagangan dipandang sebagai salah satu kegiatan utama kota karena tidak saja dapat meningkatkan perkembangan kota, namun lebih jauh juga merupakan kegiatan yang melayani kebutuhan penduduk sehari-hari hingga kelompok masyarakat terkecil. Hal ini sangat menguntungkan karena pengembangan pelabuhan Tegal nantinya diarahkan untuk pelabuhan perniagaan internasional. Hal itu sangat mendukung kegiatan perdagangan antar pulau dan ekspor impor.

#### ❖ **Potensi Industri**

Potensi industri di kota Tegal secara umum dibagi menjadi :

- Industri mesin dan logam dasar.
- Industri mesin dan peralatan pertanian

- Aneka industri
- Industri kecil

Sampai saat ini perkembangan sektor industri di kota Tegal menunjukan laju pertumbuhan yang relatif pesat. Hal ini ditunjukan dengan masuknya sektor ini sebagai salah satu sektor yang memberikan kontribusi terbesar bagi pendapatan daerah.

#### ❖ **Potensi Pertanian**

Kegiatan Pertanian yang terdapat di Kota Tegal antara lain meliputi kegiatan pertanian tanaman pangan, peternakan, dan perikanan. Dari ketiga sub sektor tersebut, sub sektor perikanan yang mempunyai andil paling besar dalam memberikan kontribusi sektor Pertanian terhadap pendapatan daerah. Pengembangan sub sektor pertanian tanaman pangan dan peternakan ditujukan untuk pemenuhan akan kebutuhan pangan masyarakat. Dari semua potensi diatas merupakan potensi yang akan mendukung dilaksanakannya pengembangan Pelabuhan Tegal menjadi Pelabuhan Niaga Internasional.

### **I.3.RUMUSAN PERMASALAHAN**

- Bagaimana membuat pola tata ruang pelabuhan niaga internasional agar dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin bagi para pengguna jasa pelabuhan.
- Bagaimana memaksimalkan fungsi fasilitas-fasilitas bangunan hingga mencapai standar jumlah dan jenis fasilitas yang harus dipenuhi agar sesuai dengan kondisi pelabuhan niaga internasional nantinya
- Bagaimana membuat pola sirkulasi di kawasan tersebut agar memudahkan pencapaian dari darat ke laut dan dari laut ke darat baik sirkulasi manusia maupun barang.

## **I.4. TUJUAN DAN SASARAN**

### **I.4.1. Tujuan**

- Menyusun pola tata ruang pelabuhan niaga internasional agar dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin bagi para pengguna jasa pelabuhan.
- Membuat fasilitas-fasilitas bangunan yang sesuai dengan fungsi, standar jumlah dan jenis fasilitas pelabuhan niaga internasional.
- Menyusun pola sirkulasi di kawasan pelabuhan Tegal untuk memudahkan pencapaian dari darat ke laut dan dari laut ke darat baik sirkulasi manusia maupun barang.

### **I.4.2. Sasaran**

Mendapatkan :

- Konsep pola tata ruang pelabuhan niaga internasional yang dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin bagi para pengguna jasa pelabuhan.
- Konsep desain fasilitas-fasilitas bangunan yang sesuai dengan fungsi, standar jumlah, dan jenis fasilitas pelabuhan niaga internasional.
- Konsep pola sirkulasi yang dapat memudahkan pencapaian dari darat ke laut dan dari laut ke darat baik sirkulasi manusia maupun barang.

## **I.5. LINGKUP PEMBAHASAN DAN BATASAN**

### **I.5.1. Lingkup Pembahasan**

- ❖ Disesuaikan dengan tujuan dan sasaran yang akan dicapai.
- ❖ Pembahasan dalam lingkup disiplin ilmu arsitektur, sedangkan disiplin ilmu lain dibahas sejauh berpengaruh dan diperlukan.



- ❖ Hasil penelitian, data literatur, wawancara dan kutipan-kutipan dari sumber tertulis tidak dibahas dan kebenarannya dianggap dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah.

### **I.5.2. Batasan**

Pelabuhan yang direncanakan adalah sebuah pelabuhan niaga yaitu pelabuhan yang terbuka bagi jenis perdagangan dalam negeri dan luar negeri. Dan juga pelabuhan yang direncanakan merupakan pelabuhan yang diusahakan yaitu pelabuhan dalam binaan Pemerintah Daerah yang sesuai kondisi, kemampuan, dan pengembangan potensinya, diusahakan atas nama hukum perusahaan.

## **I.6. METODE PEMBAHASAN**

### **I.6.1. Metode pengumpulan data**

- a) Survey di lapangan  
Mengadakan pengamatan langsung di lokasi kawasan Pelabuhan Tegal.
- b) Wawancara  
Melakukan wawancara secara langsung kepada pihak nara sumber yaitu Kepala Pelabuhan Tegal.
- c) Studi Literatur  
Mencari landasan teori yang ada hubungannya dengan teori-teori dari referensi dan beberapa media seperti Koran, buku, internet dll.

### **I.6.2. Metode pengolahan data**

Berdasarkan pengertian permasalahan yang ada, data-data dari survey, wawancara dan literatur, kemudian penulis menyimpulkan dan menganalisa landasan konseptual perencanaan dan perancangan yang nantinya akan diwujudkan dalam bentuk fisik arsitektural.

## **I.7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN**

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi pengertian judul, latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan dan batasan, metode pembahasan dan sistematika pembahasan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA PELABUHAN**

Berisi gambaran umum tentang pelabuhan dan karakter fisik

### **BAB III PELABUHAN NIAGA INTERNASIONAL DI TEGAL**

Berisi tentang kondisi dan potensi pelabuhan Tegal yang akan dikembangkan menjadi Pelabuhan Niaga Internasional.

### **BAB IV ANALISA DAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Menganalisa dan mengkonsep perencanaan dan perancangan Pelabuhan Niaga Internasional di Tegal